REUNIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. E-01-02
22 de marzo de 2001

Segunda sesión extraordinaria del año 2001 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), celebrada a los veintidós días del mes de marzo en el salón de conferencias del Edificio de la Administración, localizado en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:
MINISTRO RICARDO MARTINELLI B., PRESIDENTE DE LA JUNTA
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA
DIRECTOR ELOY ALFARO
DIRECTOR LUIS ANDERSON
DIRECTOR EMANUEL GONZÁLEZ-REVILLA
DIRECTOR MOISES D. MIZRACHI
DIRECTOR RAÚL MONTENEGRO V.
DIRECTOR ALFREDO RAMÍREZ, JR.
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.
DIRECTOR ROBERTO R. ROY

Los oficiales administrativos:
ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, ADMINISTRADOR
RICAURTE VÁSQUEZ M., SUBADMINISTRADOR
DIÓGENES DE LA ROSA, SECRETARIO

Los directores de departamentos:
JORGE L. QUIJANO, DIRECTOR DE OPERACIONES MARÍTIMAS
ÁLVARO A. CABAL, ASESOR JURÍDICO
JUAN H. DÍAZ, DIRECTOR DE SEGURIDAD OCUPACIONAL, MEDIO AMBIENTE Y PROTECCIÓN DEL CANAL

Otros funcionarios:
DEPARTAMENTO DE OPERACIONES MARÍTIMAS:
FREDDY CHEN, Químico
ARCELIO HARTLEY, Gerente de la División de Tránsito Marítimo
MIGUEL RODRÍGUEZ, Presidente de la Junta de Inspectores
DIEGO PORRAS, Capitán de Puerto, Sector Pacífico
ALFREDO GONZÁLEZ, Gerente de la División de Manejo de Emergencias y Contingencias
DIANA VERGARA, Gerente de la Unidad de Arqueo

OFICINA DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGO:
JOSÉ SALINAS, Administrador de Riesgo

OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA:
RENÉ VILLALAZ, Abogado
EUGENIA ALVAREZ, Abogada
MARISSA VALLARINO, Abogada

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OCUPACIONAL, MEDIO AMBIENTE Y PROTECCIÓN DEL CANAL:
ANTONIO MICHEL, Gerente Encargado de la División de Protección del Canal

SECRETARÍA DE LA JUNTA DIRECTIVA:
DORIS UNG DE LEON, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS DE LA JUNTA DIRECTIVA
ROSSANA CALVOSA, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS LEGALES
MAURA A. TORRES, ASISTENTE ADMINISTRATIVA DE LA SECRETARÍA

El PRESIDENTE dio inicio a la sesión a las 8:15 de la mañana, luego de comprobar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario.

Ítem No. 1: Aprobación del orden del día.

El SECRETARIO sometió a la consideración de la Junta Directiva el orden del día de seis puntos a discutir (Anexo 1), el cual fue aprobado.

Ítem No. 2: Palabras de introducción.

El ADMINISTRADOR explicó que además de los temas descritos en el orden del día, se había preparado una presentación con información sobre el programa de inspección de naves y los programas de la Organización Marítima Internacional (OMI) para el manejo en el futuro de buques especializados, tales como los de doble casco y quimiqueros.

Adicionalmente dijo que información actualizada que recabó durante su reunión con los representantes de la Organización Internacional de la Energía Atómica en Viena, fue incorporada en la presentación. Añadió que en septiembre del 2001 se llevará a cabo una reunión en esa ciudad para discutir el tema del manejo y el transporte de carga peligrosa, en la que participarán representantes del Ministerio de Salud, de la Autoridad Marítima de Panamá y de la ACP, para que de esta manera las tres instituciones mantengan una misma estrategia. Habló sobre la recomendación de la Junta Asesora de que es necesario que la ACP se reuna con los Clubes P&I y seguidos por los navieros para determinar responsabilidad, los parámetros y requisitos para el manejo de la carga peligrosa, daños nucleares, y los requerimientos a las naves antes de que transiten por el Canal y otros requisitos cónsonos con la industria.

Ítem No. 3: Marco Jurídico del tránsito de mercancía peligrosa por el Canal.

La presentación estuvo a cargo del Lic. Cabal (Anexo 2) y enmarcó el régimen jurídico del tránsito de mercancía peligrosa por el Canal de Panamá, bajo:

- El tratado concerniente a la neutralidad permanente del Canal y al funcionamiento del Canal de Panamá
- Constitución Política de la República de Panamá
- Ley Orgánica y Reglamentos de la ACP
- Convenios internacionales sobre el transporte de mercancía peligrosa

La disertación se destacó por las siguiente observaciones:

- El tránsito de mercancía peligrosa por el Canal de Panamá está sujeto al marco que conforma el Tratado de Neutralidad, el Título XIV de la Constitución, la Ley Orgánica de la ACP y sus reglamentos, que incorporan SOLAS y el Código IMDG con la normativa del "International Atomic Energy Agency".

- El Canal de Panamá como vía acuática de tránsito internacional, debe permanecer neutral conforme al régimen estipulado en el Tratado de Neutralidad.

- El Tratado de Neutralidad no prohíbe el paso de mercancía peligrosa por el Canal, sino que remite al cumplimiento de los reglamentos, los cuales deben ser justos, equitativos, razonables y limitados a los necesarios para la navegación segura y el funcionamiento eficiente y sanitario del Canal.

- Para efectos del transporte de sustancias radioactivas, las aguas del Canal son las de un país en ruta para los fines de aviso previo y aprobación del cargamento de acuerdo al Código Marítimo Internacional de Mercancía Peligrosa (IMDG por sus siglas en inglés).

- El Convenio de Brasilea y el Acuerdo Regional sobre Movimiento Transfronterizo de Desechos Peligrosos no prohíben el transporte de desechos peligrosos, y en cuanto al transporte transfronterizo, remiten a la aplicación de normas internacionales. Ambos excluyen desechos que debido a su radioactividad estén sujetos a otro control, como el SOLAS y el Código IMDG.

El director MIZRACHI preguntó por la razón del uso de la terminología "mercancía" en vez de "carga". Se explicó que el reglamento de la ACP utiliza el término "mercancía" a lo que añadió el director AHUMADA que la mercancía es la carga aplicada al tráfico mercantil. El director RAMÍREZ comentó que si el Tratado de Neutralidad no prohíbe el paso de buques con carga peligrosa por el Canal, se pregunta si el Canal puede restringir el tránsito de esta carga. Añadió que el Tratado de Neutralidad especifica que ampara a "las naves de todas las naciones", y se puede restringir carga mientras no discrimine entre las naciones de acuerdo a los artículos 57 y 59. A su vez, el director ALFARO manifestó que el tratado habla de reglamentos razonables. El PRESIDENTE preguntó si se le ha negado a algún barco el tránsito por el Canal y el ADMINISTRADOR respondió afirmativamente en situaciones particulares.

El director AHUMADA expresó que las conclusiones del Lic. Cabal establecen que el Tratado de Neutralidad no prohíbe el tránsito de carga peligrosa ni nuclear, y se preguntó si puede el Canal como entidad negar el tránsito de un buque con carga peligrosa y si en caso de que lo niegue ello violaría el Tratado de Neutralidad. Opinó que la ACP no debe extender la aplicación del Tratado de Neutralidad al punto que le impida a la ACP y a la República de Panamá negar un tránsito por sus condiciones físicas. Dijo que Panamá debe mantener un derecho residual final para determinar el tránsito o no de un buque, y que así lo debe hacer en circunstancias excepcionales. Explicó que el Tratado de Neutralidad tiene dos vertientes: política, en cuanto a que independientemente del origen del barco se permitirá el tránsito por

el Canal en tiempo de guerra y de paz; y de funcionamiento, en que no se tiene el derecho de inspeccionar y que el Canal es una servidumbre social. Por ello es importante tener esta facultad residual de negar el tránsito y exhortó al Lic. Cabal a estudiar la posibilidad de no negar el derecho residual de limitar el paso de ciertos buques por el Canal. El director RAMÍREZ comentó que la utilización del Tratado de Neutralidad para permitir el tránsito libre de toda clase de buques es una defensa fácil pero riesgosa, puesto que en el caso de carga ilegal, considerada como tal por la comunidad internacional, prohibir el paso es un derecho que no debemos abandonar. El director ANDERSON preguntó por las consecuencias de negar un tránsito, siendo la respuesta que provocaría una posible protesta internacional entre los suscritores del Tratado.

El ADMINISTRADOR reconoció la necesidad de mantener la posibilidad de negar en su momento el tránsito, y explicó que las normas internacionales en materia de seguridad están variando y son cada vez más exigentes. Dijo que los países que se dedican a manejar este tipo de cargas deben someterse a un áudito para revisar las condiciones en que transita este tipo de buques de carga peligrosa. Aseveró que en el Canal nos regimos por normas internacionales no sólo en carga radioactiva sino también peligrosa. Explicó que nuevas disposiciones para cargas químicas y de petróleo están sacando de la navegación a barcos con un sólo casco y manifestó que la ACP tiene normas que van más allá de las normas internacionales que cumplimos, que podemos establecer normas más restrictivas.

El director ALFARO coincidió en la importancia de establecer políticas para defender ese derecho residual manteniendo el derecho a establecer restricciones. Comentó sobre nuestra actitud especial, dada la tendencia a ser más estrictos internacionalmente. Preguntó cómo se justifica el paso de toda la carga y qué hacer para restringir el paso de una carga por razón de seguridad, y ¿Cuán específicas son las normas internacionales sobre los canales y vías de navegación, y si el Canal de Panamá se encuentra definido a suficiencia o si hay deficiencia en las normas para la situación especial del Canal. El PRESIDENTE recalcó la importancia de definición, en vista de la responsabilidad del Canal por el recurso hídrico.

Ítem No. 2: El tránsito de buques con carga peligrosa por el Canal de Panamá

a. Operaciones y Reglamentos Generales. La responsabilidad de esta presentación recayó en el ING. QUIJANO (Anexo 3) quien inició su disertación explicando las ventajas de usar el Canal de Panamá para acortar distancias, ofrecer aguas navegables bajo condiciones climáticas favorables, más seguras y con mayor protección. Determinó que la mayor parte de la mercancía peligrosa transita por mar y canales (59%). Explicó que en el año 2000 transitaron un total de 12,854 buques de alto calado de los cuales el 30.9% de los tránsitos llevaron algún tipo de mercancía peligrosa, aportando más de B/.280 millones en ingresos. Aclaró que todo buque que transporte mercancía peligrosa tiene que cumplir con los reglamentos del Código IMDG de la OMI.

Se detalló que la clasificación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) para el transporte de mercancías peligrosas es la siguiente:

- Explosivos (municiones, dinamita)
- Gases (LPG, amonia)

- Líquidos inflamables (gasolina, diesel)
- Sólidos inflamables (carbón, azufre)
- Oxidantes (nitratos)
- Tóxicos (pesticidas, solventes clorinados)
- Radioactivos
- Corrosivos (ácido sulfúrico, cáusticas)
- Misceláneos (asbestos)

Se explicó la situación del tránsito de carga radioactiva por el Canal de Panamá, describiéndose los empaques usados para los embarques de grandes cantidades de radioactividad, desarrollados en base al Código INF ("Irradiated Nuclear Fuel"), y se hizo referencia al Capítulo IX, Artículos 135 al 141 de los Reglamentos Marítimos de la ACP. El ING. QUIJANO concluyó su presentación diciendo que el estricto cumplimiento de todas las normas aplicables ha hecho del transporte de las cargas radioactivas uno de los más seguros.

El director AHUMADA preguntó si el concepto de mercancía peligrosa estaba definido, explicando el ING. QUIJANO que los reglamentos de la ACP lo definen. El director MIZRACHI recalcó como aspecto importante la sanidad marítima y el ING. QUIJANO le respondió que el tema también está regulado por la ACP. El director MIZRACHI preguntó sobre la aplicación de multas por contaminación, y se le respondió que la ACP multa hasta B/.1 millón. El director ALFARO resumió las discusiones diciendo que la ACP tiene la capacidad de detectar y de sancionar, pero aún así no se detectan muchas violaciones y preguntó por la razón. El ADMINISTRADOR explicó que un barco permanece en aguas del Canal por aproximadamente 24 horas y durante este tiempo el piloto se puede dar cuenta mientras está a bordo y además se cuenta con el personal de las lanchas, remolcadores e inspectores que están en constante vigilancia. Concluyó que le sería mucho más fácil a un barco contaminar el agua en mar abierto que en las aguas del Canal, ya que resulta en un riesgo innecesario. El CAPT. HARTLEY intervino para informar que también se regula lo referente a las sentinas, no permitiendo que barcos con capacidad de retención insuficiente permanezcan en aguas del Canal. El director MIZRACHI mencionó la Ley 91 sobre la protección de la cuenca y la problemática de que los barcos succionen agua dulce, por lo que recomendó la venta de agua a los buques. El LIC. SALINAS mencionó que una alternativa es solicitar garantías que cubran sanciones por degradación ambiental, añadiendo el ADMINISTRADOR que este tema es parte de las discusiones con los P&I. El ING. DÍAZ explicó que el agua de la cuenca es inspeccionada de dos a tres veces al día. El PRESIDENTE concluyó solicitando la elaboración de una estructura de diferenciación de tarifas, ya que se les cobra a los barcos de mayor riesgo la misma tarifa de inspección de B/.70 que a los barcos de menor riesgo. El director GONZÁLEZ-REVILLA comentó que ese tema debe ser objeto de una directiva especial. La discusión general sobre el aspecto de recuperación de los costos adicionales de manejo, la responsabilidad de la ACP y el traslape con la ANAM y la AMP en algunas de estas áreas y el criterio de responsabilidad (objetivo vs. subjetivo) fueron también discutidos brevemente.

b. Flujo de la reglamentación internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas. Esta presentación fue hecha por el Dr. Chen, quien habló sobre los reglamentos internacionales para el transporte de mercancías peligrosas y cómo ellos se enmarcan dentro de las normas dictadas por el Consejo Económico y Social de la ONU, la Agencia

Internacional de Energía Atómica (AIEA) en Viena, la Organización de Aviación Civil (OACI), la OMI, el Comité de Expertos de la ONU en Ginebra, la Comunidad Económica Europea (ECE) y la Unión Postal Universal (UPU). Prosiguió con otras consideraciones sobre mercancías radioactivas, explicando que todos los estudios realizados hasta ahora indican que en el ciclo nuclear el transporte marítimo es el elemento de menor riesgo. Dijo que Greenpeace admite públicamente que las operaciones del Canal son seguras y que de ocurrir un incidente, este sería probablemente el resultado de un ataque terrorista. Manifestó que ante el hecho improbable de que el desecho vitrificado fuese liberado de sus envases y cayera en el Lago Gatún, la consecuencia sería muy diferente a todo lo que se ha dicho en los medios y la sociedad, ya que el material vitrificado es inerte y no se disuelve en agua, no reacciona, no se oxida y no se quema. Concluyó diciendo que la experiencia mundial ha demostrado que el transporte de carga radioactiva es seguro.

El director ALFARO hizo varias preguntas a las cuales respondió el DR. CHEN así:

- Se preguntó si los reglamentos de la ACP son comparables a los del Canal de Suez u otros puertos o vías y que si existe algún tipo de buque cuyo tránsito esté permitido por el Canal, pero que los Estados Unidos no le permita llegar a sus puertos. La respuesta fue que es el caso de los buques de gas licuado, pero que éstos no se encuentran en la ruta del Canal. Y con relación al Canal de Suez, se respondió que en ellos se rigen también por el Código IMDG y que el nivel de seguridad y protección en esa vía es menor, y por ello los buques utilizan nuestra ruta. Se dijo que en Panamá existe hoy día un ambiente marítimo y en que la ACP tiene un alto nivel de seguridad y se obliga a los buques a cumplir con normas de tránsito estrictas y los buques prefieren ese nivel de seguridad e incluso nos ayudan en las inspecciones.

- Se preguntó a la administración si existe algo que la Directiva deba cambiar en los reglamentos con relación al tránsito de carga peligrosa y la respuesta fue que el objeto de negar un tránsito es cuando se considera inseguro y que el fundamento sea indiscutible.

El director ALFARO preguntó con relación a las normas legales si existe algún convenio internacional o tratado que Panamá haya aprobado sin tener la asesoría adecuada y no hubiera sido aprobado si Panamá hubiera recibido el Canal. El LIC. CABAL respondió que la ACP tiene leyes especiales que nos protegen y estás priman por encima de los tratados.

El director AHUMADA reiteró la necesidad de no fundamentarnos en el Tratado de Neutralidad en relación con el cumplimiento de los reglamentos. Que la política de la ACP debe permitir un tránsito porque no es peligroso ni para las personas ni para el país. Aclaró que tenemos una responsabilidad de administrar el Canal, de protegerlo y la facultad de reglamentar. El LIC. SALINAS explicó que hay tratados internacionales que reglamentan la responsabilidad civil y establecen límites de responsabilidad que pueden resultar bajos y por ello es necesario que el establecimiento de la responsabilidad se haga de acuerdo a las regulaciones.

<u>Ítem No. 3</u>: Responsabilidad civil y el manejo de riesgos radioactivos.

La presentación del LIC. SALINAS (Anexo 4) desarrolló los siguientes temas:

- Tipo de riesgo: Baja probabilidad y Alta severidad
- Responsabilidad civil de la ACP
- Cobertura de la ACP
- Programa de seguros contra catástrofes – Póliza Multi-Riesgos
- Programa de seguros contra catástrofes – Póliza Nuclear
- Responsabilidad civil de terceros
- Reclamos y garantías para el pago
- Coberturas de terceros
- Proceso de reclamo
- Descripción de la situación actual

El LIC. SALINAS describió como riegos los siguientes:

- El seguro no constituye una garantía de pago
- Existe la posibilidad de actos terroristas
- Existe la posibilidad de tránsito con mercancía radioactiva no declarada
- Alta severidad de las pérdidas debido al impacto psicológico y pérdidas colaterales como detención de tráfico o pérdida de imagen
- Controversia científica acerca de la seguridad de los empaques y su resistencia al fuego
- Insuficiente planes de contingencia de apoyo a nivel internacional
- Posibilidad que los fondos de compensación sea insuficientes
- Duda acerca del apoyo gubernamental internacional si se exceden los límites de responsabilidad
- Fondos establecidos por el convenio se dividen entre todos los reclamantes
- División inicial de fondos 50/50 entre país donde ocurre el evento y otros países afectados
- Proceso de salvataje complicado y a ser realizado por instituciones especializadas
- Nuestras pólizas no cubren pérdidas de propiedad en caso de un evento radioactivo
- En caso de conflicto armado, el Canal de Panamá puede convertirse en un objetivo estratégico de alto riesgo debido al material nuclear que transita.

Finalmente, las recomendaciones presentadas fueron:

- Minimizar tránsitos de naves con material radioactivo IMO clase 7, sub clase 8 – 13 mediante la imposición de estrictas medidas de seguridad, garantías que incrementen costos para que así no haya viabilidad económica.
- Investigar la posibilidad de establecer la responsabilidad vicaria del productor y el transportista de acuerdo a lo establecido en ciertos tratados internacionales, eximiendo a la ACP de responsabilidad civil en estos casos.
- Mantener nuestra cobertura de riesgos radioactivos para aquellos casos que no se circunscriben a los tratados o en caso de cargas no declaradas.

- Efectuar reuniones de coordinación con los clubes de P&I y completar el proyecto de requerimiento de seguros para las naves en tránsito.
- Imponer sanciones máximas para aquellos casos de cargas no declaradas.
- Obtener garantías de los estados productores de material radioactivo.
- Solicitar a los organismos internacionales o a los productores que se haga un estudio de impacto ambiental, en caso de un evento con material radioactivo.
- Acuerdos alternativos de apoyo (fuera del ERT) con otras entidades internacionales, como una opción adicional de contingencia.

El director RAMÍREZ preguntó quién tiene responsabilidad de los perjuicios que sufre una nave en el Canal, por ejemplo, una demora de dos horas por la intervención de la organización Greenpeace. El ADMINISTRADOR respondió que la ACP sólo tiene responsabilidad por perjuicios en la navegación. Añadió que traerá a la atención de la Directiva de tiempo en tiempo lo que se hace a nivel internacional para el manejo de carga peligrosa. El director MIZRACHI recomendó que los capitanes de buques que transiten por el Canal firmen un documento en el que declaren que no transportan carga radioactiva en el buque.

El director ALFARO opina que es una contradicción exigir a naves cuya carga es supuestamente menos peligrosa, más garantías, a lo que el ADMINISTRADOR respondió que es necesario determinar los parámetros a utilizar y que garantías serán exigidas. El director RAMÍREZ opinó que el elemento de angustia no se resuelve con un seguro. Siguió una breve discusión sobre el aspecto de responsabilidad por accidentes relacionados con carga peligrosa y cuáles pudieran ser las partes involucradas, como responsabilidad y como afectados.

El PRESIDENTE comentó que la reunión le había parecido muy interesante y felicitó al Administrador y al personal administrativo por un excelente trabajo en las presentaciones sobre el tema de tránsito de carga peligrosa. Solicitó la creación de un Comité de Diferenciación de Peajes y de Cargos Cobrados compuesto por los directores Ahumada, González-Revilla, Mizrachi, Montenegro y Rodríguez, para proporcionarle un informe a la Directiva en conjunto con la administración, sobre las posibilidades de cambios en los peajes, estructura de incremento de peajes y la revisión del reglamento de tarifas. Opinó que el costo operativo en que se incurre para el tránsito seguro de este tipo de naves debe sobrepasar lo que se le cobra a los buques. Exigió que el usuario pague por el servicio que se le presta.

El ADMINISTRADOR explicó que en un mes la administración estará lista para presentar un informe sobre la diferenciación de los peajes y recordó a los presentes que el Canal actual se maneja con la estructura de peajes que heredó de la Comisión del Canal de Panamá. Coincidió con lo expresado por el Presidente en que se les cobra a todos los barcos B/.70 como tarifa base de inspección, pero explicó que si se encuentran deficiencias al buque se cobra B/.500 por la reinspección. Por ello considera necesario hacer estudios de elasticidad para determinar la estrategia que se utilizará para el alza de la estructura de peajes. El PRESIDENTE y el director MIZRACHI coincidieron en que el Comité de Diferenciación de Peajes y de Cargos Cobrados se reunirá en un mes con la administración y así tomar una decisión sobre el tema de los peajes y las tarifas.

El director AHUMADA manifestó que él fue uno de los directores que solicitó la celebración de esta reunión y que está impresionado por el trabajo que se ha hecho en el tema del transporte de carga peligrosa, que ha sido serio y rigurosamente profesional, y por ello felicitó al Administrador y a la administración. Personalmente opinó que las políticas que aplica la ACP en el tema son acertadas y que la tendencia de nuestro país es la de prohibir el paso de carga peligrosa, no siendo esta la política adecuada. Expresó que lo correcto es que la ACP permita el transporte de la carga peligrosa, siempre asegurándose que los elementos del tránsito sean rigurosamente inspeccionados para el bienestar del ser humano. Por esto manifestó, que en consecuencia, no hay ningún elemento que con certeza indique que hay que cambiar los reglamentos que utiliza la ACP, hasta ahora. Nuevamente felicitó al Administrador y a la administración por el excelente trabajo efectuado en este día.

El director RAMÍREZ anotó que la administración actúa de la manera procedente de acuerdo con la reglamentación. Preguntó a la Directiva si se quiere o no este tipo de tránsito y opinó que ese no se debe estimular ya que se ha comprobado que no representa ningún impacto en la economía del Canal. Por otro lado, comentó que el no permitir el tránsito por el Canal de alguna manera se alcanzaría al establecer trabas absolutas. Por ello es mejor no incurrir en ese tipo de restricciones e incrementar los aspectos de seguridad. Personalmente dijo preferir no recibir del dinero que representan esos tránsitos, pero tampoco considera que se debe establecer como un hecho irrefutable que la ACP no los pueda prohibir en su momento.

El PRESIDENTE manifestó que se debe recibir ese tipo de carga y establecer un “flat fee” para ese tipo de buques y que lo que se cobra de ello tiene incidencia en las utilidades del Canal. El director MIZRACHI opinó que la percepción que se obtiene de discriminar este tipo de buques va en contra del Canal y discriminar peajes también está en contra del Canal.

El director RAMÍREZ aclaró que el problema no está en el cobrar más, ya que es importante recordar que lo que se cobre tiene un impacto económico mínimo, pero le da al Canal un riesgo publicitario grande. Recalcó que está de acuerdo con el tránsito de estos buques mientras no haya riesgo para el Canal.

El director RODRÍGUEZ opinó que el tema estuvo bien presentado y por ello felicitó a la administración. Dijo que ha concluido que el riesgo de la carga radioactiva es mínimo, pero que hay un elemento nuevo que es la demás carga peligrosa en que no se ha profundizado. Sugirió verificar la fecha de vencimiento de los barcos, conocer las estadísticas de los tránsitos que pasan y en qué condiciones, y una especial consideración de aquellos que transitan con materiales peligrosos que no son necesariamente nucleares.

Antes de finalizar la sesión, los directores fueron brevemente ilustrados por el ING. QUIJANO en el “Programa de Inspecciones de Buques” (Anexo 3). Se especificó que todos los buques en el Canal de Panamá son inspeccionados para identificar los de mayor riesgo y detectar deficiencias antes del tránsito, tomar las medidas correctivas y preventivas, determinar si el buque reúne las condiciones para un tránsito seguro y asignar recursos adicionales de ser necesarios. Las inspecciones son realizadas por oficiales de inspección,

capitanes de puerto, inspectores de buques en tránsito, químicos, arquitecto naval e inspectores de sanidad. Se concluyó que las inspecciones han permitido:

- Prevenir accidentes al identificar y corregir deficiencias en los sistemas de navegación antes de iniciar el tránsito.
- Disminuir interrupciones en el tránsito debido a deficiencias que causan pérdidas de capacidad y retrasos a los buques de otros clientes.
- Optima utilización de los recursos de tránsito mediante la asignación de estos a buques en condiciones adecuadas para su tránsito expedito y seguro.

Habiéndose agotado los temas del orden del día, la reunión concluyó a las 12:45 p.m.

Ricardo Martinelli B.	Diógenes de la Rosa
_______________________	_______________________
Ministro para Asuntos del Canal	Secretario